



Munich Personal RePEc Archive

Geopolitical Aspects of the Strategic Corridors of Serbia

Bukvić, Rajko and Petrović, Dragan

Institute for Agricultural Economics, Belgrade, Institute for
International Politics and Economy, Belgrade

2018

Online at <https://mpra.ub.uni-muenchen.de/90743/>

MPRA Paper No. 90743, posted 21 Dec 2018 19:49 UTC

ГЕОПОЛИТИЧКИ АСПЕКТИ СТРАТЕШКИХ КОРИДОРА СРБИЈЕ

Рајко Буквић, научни саветник, Институт за економику пољопривреде, Београд
Драган Петровић, научни саветник, Институт за међународну политику и привреду, Београд

Апстракт. Коридори преко Балкана могу имати вишеструки значај у саобраћају, енергетици, привреди уопште, али и у ширем геополитичком контексту. У раду се анализирају важни путни и енергетски коридори (цевоводи) преко Србије. У питању су магистрални путеви ширег регионалног па и европског значаја који пролазе преко територије Србије. Потом ту су железничке трасе, укључујући и оне у нацртима, попут оне која ће се уклапати у концепт кинеског пута свиле, пре свега Пиреј–Будимпешта. Цевоводни правци, пре свега гасоводи, нафтоводи, имају изузетан и шири геополитички значај. То се посебно односи на могућности реализације неке од варијанти Јужног тока, који остаје актуелан, и хипотетички у неком облику остварљив. Иако Србија нема директан излаз на море, најближе луке суседних земаља, пре свега оних блиских и историјских савезника попут Црне Горе, Бугарске, Грчке и Румуније имају посебан значај. Ту су нарочито значајне луке Бар, Солун, а у мањој мери бугарске и румунске важне луке (Бургас, Варна, Констанца) одакле би Србија имала погодан транзит поморским саобраћајем.

Кључне речи: Србија, Балкан; коридори; путеви, железница, водени и ваздушни саобраћај; Пут свиле; Јужни ток; геополитички аспект коридора

GEOPLITICAL ASPECTS OF THE STRATEGIC CORRIDORS OF SERBIA

by

Rajko Bukvić, principal research fellow, Institute for economics of agriculture, Belgrade, Serbia

Dragan Petrović, principal research fellow, Institute for international politics and economy, Belgrade, Serbia

Abstract. The corridors crisscrossing the Balkans bear significance in the context of transport, energetics and industry as a whole, as well as in a broader geopolitical context. The paper analyzes the important road routes and energy corridors (pipelines) passing through Serbia. Specifically, it refers to highways significant both regionally and on continental level, which pass through the territory of the country. It also covers railroads, including the ones still in draft phase, such as the Piraeus-Budapest one, which is supposed to be included in the outline of the Chinese Silk Road. The pipelines, especially the gas lines and the oil pipelines, are of wider geopolitical relevance. Specifically, the possibility of the realization of one of the South Stream versions, which

continues being considered and in some form a hypothetically attainable plan. Although Serbia does not have access to sea, the closest ports in neighboring countries, especially the close and traditionally friendly ones such as Montenegro, Bulgaria, Greece and Romania, are especially important in that context. The ports of Bar and Thessaloniki are of extraordinary significance, while the Bulgarian and Romanian ports of Burgas, Varna and Constanta, although somewhat less important, could provide Serbia with convenient points for waterway transport routes.

Key words: Serbia, the Balkans; corridors; roads, railroad, water and air traffic; Silk road, South stream; geopolitical aspect of the corridors

Увод

Међународни транспортни коридори (МТК) веома су сложени технолошки системи, који концентришу транспорт општег коришћења (железнички, аутомобилски, морски, цевоводни) и телекомуникације на генералним правцима. Инфраструктура као основ повезивања и интеграција свакако није нова идеја¹, али савремени глобални процеси наметнули су је управо као неизоставни услов обезбеђења брзог обрта капитала и синхронизације протока роба, докумената и новца, односно како се то често истиче – слободног протока капитала, робе и радне снаге, уз очигледну декларативност када је реч о последњем наведеном сегменту. Изградња МТК представља општесветску тенденцију. Транспортне комуникације су „крвни судови” светске економије. Велике историјске реке, океанске трасе, железнички и аутомобилски путеви, Општесветска информациона магистрала формирају комуникациони скелет Земље и чине фундамент међуцивилизационог дијалога.²

После пада „гвоздене завесе” постали су изузетно актуелни проблеми општеевропске транспортне интеграције. Они су били условљени перспективама за трговину и економију и побољшање саобраћаја између Запада и Истока Европе, које су тиме отворене. Управо зато, током 1990-их година светски лидер изградње међународних транспортних коридора постала је Европска унија. Стратегија развоја МТК била је усмерена на стварање услова за проширење европског тржишта, јер јединствена Европа може да буде изграђена једино на конкурентноспособној економији са савременом транспортно-комуникационом инфраструктуром. Без својевремене модернизације транспортне мреже увећавали би се губици од мале брзине протока робе и путника, као и због наношења штете окружењу.

¹ Украјински геополитичар Владимир Александрович Дергачов истиче немачки пројекат европских коридора из 1930-их. У његовој основи је била нова мрежа аутопутева, која се од западноевропских разликовала великим брзинама, и која је требало да постане кључ за колонизацију источних територија. Чине је три шестотрачних аутомобилских транспортних коридора, пројектованих у правцима Берлин - Могиљев - Уфа и Санкт-Петербург (Лењинград) - Могиљев - Кијев - Виница - Одеса и Берлин - Виница - Теодорихсхафен (Севастопол). Планирана је, такође, брза железничка магистрала Минхен - Виница/Жмеринка – Ростов на Дону. (Видети: Владимир Александрович Дергачёв, «Европейские транспортные коридоры». Нацистский проект, <http://dergachev.ru/Russian-encyclopaedia/06/29.html>.)

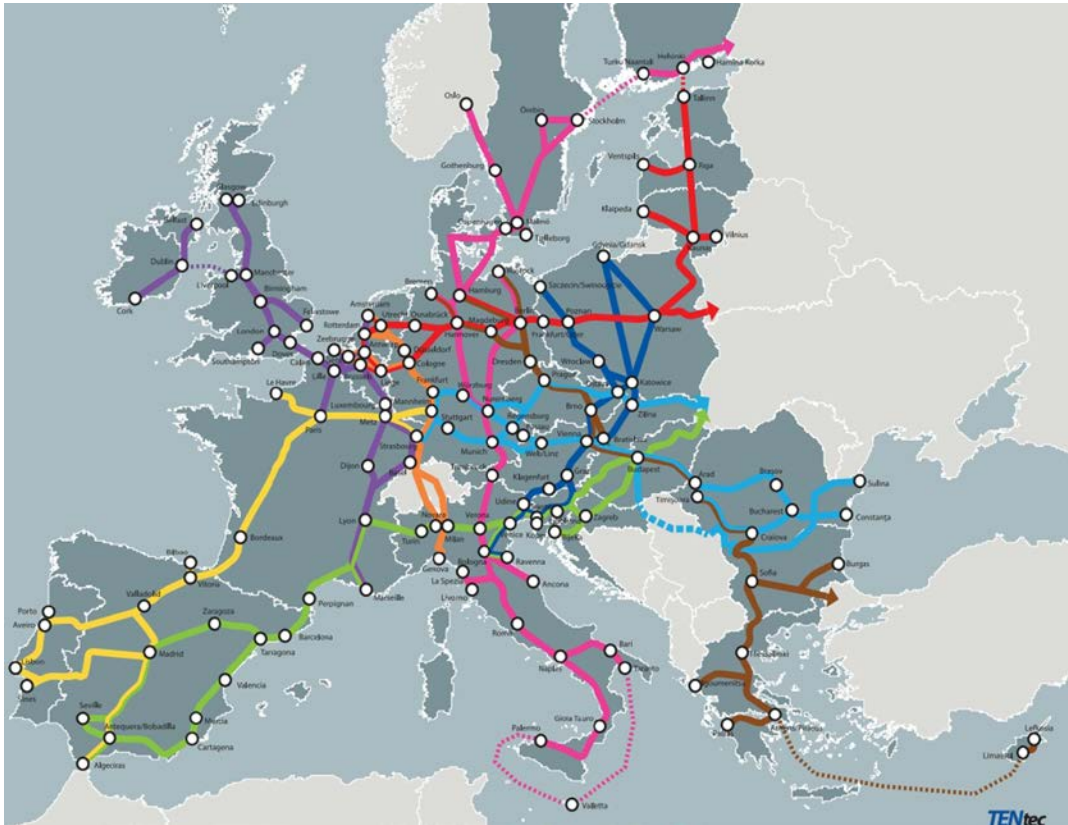
² Владимир Александрович Дергачёв, *Международные экономические отношения*, ЮНИТИ-ДАНА, Москва, 2005.



Слика 1. Паневропски саобраћајни коридори
Извор: Национална економија, Београд, 2017, стр. 713.

На наведеним принципима одвијало се проширење Европске уније на Исток, где су управо многи аутомобилски и железнички путеви били технички застарели, што је истакнуте потенцијалне губитке чинило веома изгледним. Паневропске конференције о саобраћају, у Прагу 1991, на Криту 1994. и у Хелсинкију 1997, дефинисале су савремене инфраструктурне коридоре, који повезују запад и исток и север и југ континента. На конференцији у Прагу одређен је основни циљ саобраћајне политике ЕУ, и то као дефинисање ефикасног транспортног система који би задовољио потребе корисника, како за превозом тако и за безбедношћу и очувањем животне средине, да би Европа могла успешно да конкурише на светском тржишту. Ради тога, потребно је развити све оне елементе који утичу на успех, а то су: техника, технологија, интероперабилност, интермодалност итд. Допринос саобраћаја овим глобалним тежњама обезбеђује се са три аспекта: 1) јединствене саобраћајне политике, 2) хармонизација стандарда, прописа и закона у свим областима и 3) изградња интегрисане интероперабилне европске мреже

саобраћајница.³ На првим двама конференцијама Србија, односно СР Југославија, није учествовала, и коридори кроз њен простор нису разматрани (Србија је изостављена из 8 копнених – сувоземних коридора, док је укључена у коридор VII, којег чини река Дунав). На трећој конференцији, 1997, претходно дефинисаним, тзв. Критским коридорима, додат је и Коридор X. (Видети слику 1.)



Слика 2. Трансевропске транспортне мреже 2013.

Извор: Trans-European Transport Network, https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en

Реализација пројекта брзих међународних транспортних коридора у циљу формирања јединственог комуникационог скелета Уједињене Европе отпочело је још у време проширивања Заједничког тржишта. До почетка 1990-их у основи је била завршена изградња северне осе (Стокхолм – Копенгаген – Хамбург – Париз – Мадрид – Лисабон) и јужне осе (Лисабон – Барселона – Марсеј – Милан – Трст). Ови МТК укључују изузетно скупе техничке објекте. На пример, транспортни систем који повезује Данску и Шведску укључује један од најдужих на свету аутомобилски и железнички мост (15 км) кроз мореуз Ересун (Зунд), распон моста (7 км), тунел (4 км) и вештачко острво (4 км). Међутим, источни делови ових МТК

³ Svetlana Mitrović, Nevenka Petrović, Jelena Lazić. Uloga saobraćajne infrastrukture u procesu razvoja Jugoistočne Evrope - slučaj SCG, *Industrija*, 32, 2004, 4, str. 20.

нису били повезани, и тек је рушењем источног блока и падом Берлинског зида дошло до услова за њихову изградњу и укључивање у општеевропске коридоре.⁴

Као источна оса општеевропског транспортног троугла означен је тада тзв. варјашки пут («из варягов в греки») (као МТК 9) из Хелсинкија у Санкт-Петербург, Кијев и даље кроз Молдавију и Румунију до Атине. Међутим, када се европска интеграција Русије и Украјине показала као илузија, ЕУ је предузела мере за трансформацију саобраћајне политике. Уместо наведеног МТК 9, сада се фактички пробија нови пут «из варягов в греки», кроз нове чланице ЕУ. Он ће повезивати балтичке луке Хелсинки и Гдањск с црноморским лукама Констанца и Истанбул. Нова источна оса формира се из МТК 1 (део Хелсинки – Талин – Рига – Варшава), МТК 6 (Гдањск – Варшава – Краков – Жилина) и даље се спаја с МТК 4 (део Будимпешта – Констанца).⁵

Крајем 2013. године ЕУ је извршила радикалну промену саобраћајне политике, најкрупнију од свог оснивања. Овим променама на нивоу ЕУ сада постоји девет главних коридора у оквиру Трансевропске транспортне мреже (ТЕН-Т). (Видети слику 2.) Као што показује слика 2, јасно је да нова политика успоставља 9 коридора: 2 коридора север – југ, 3 коридора исток – запад и 4 дијагонална коридора. Ова нова, модификована, мрежа коридора требало би да трансформише везе истока и запада, да уклони уска грла, да обнови инфраструктуру и да поједностави саобраћај за путнике и предузећа широм ЕУ.⁶

Србија и европски коридори

Иако се често истиче повољан и стратешки значајан положај Србије, на основу дефинисаних коридора таква оцена мора бити поново разматрана, а можда и рedefинисана. Од десет паневропских инфраструктурних коридора, наиме, само два пролазе кроз Србију – VII и X. При томе, коридор VII је једини пловни пут од десет паневропских коридора, наравно од изузетног потенцијала и значаја за Србију.

Ипак, Србија је, заправо, окружена паневропским коридорима и њиховим крацима, и то: Будимпешта – Арад – Крајова – Софија – Солун (Коридор IV); Арад – Букурешт – Констанца (крак Коридора – IVa); Будимпешта – Шамац – Сарајево – Плоче (крак Коридора – Vc); Валона – Тирана – Скопље – Софија (Коридор VIII). Такође, у окружењу Републике Србије налази се Јадранска магистрала, која ће дуж јадранске обале спојити краке Коридора – Va и Vc (Ријека – Плоче) преко Црне Горе, са Коридором VIII у Валони. Наведени коридори убрзано се граде, а нарочито после 2004, након уласка Бугарске и Румуније у ЕУ. У том смислу обим

⁴ Дергачёв, Владимир Александрович. Европейские транспортные коридоры. Прощание с эпохой чрезмерного романтизма, 21.05.2015, http://dergachev.ru/geor_events/210515-02.html.

⁵ Дергачёв, Владимир Александрович. Европейские транспортные коридоры. Прощание с эпохой чрезмерного романтизма, 21.05.2015, http://dergachev.ru/geor_events/210515-02.html.

⁶ Национална економија, Београд, 2017, стр. 718.

транзита на још увек незавршеном Коридору X може стагнирати, или чак и опадати.⁷

Коридор X обухвата железничку и путну мрежу (железнички у дужини 2528 км, и друмски 2300 км), а дуж њега планира се и изградња гасоводне инфраструктуре, затим мреже оптичких каблова, као и пратећих садржаја аутопута. Он је један од најважнијих паневропских саобраћајних коридора, и повезује Аустрију, Мађарску, Словенију, Хрватску, Србију, Бугарску, Македонију и Грчку. Изградњом овог коридора транспортни систем Србије постаће компатибилан с транспортним системом Европске уније. Његовом реализацијом доћи ће до општег убрзања транзитног саобраћаја, унапредиће се ниво услуга, олакшаће се међународни трговински токови и транспорт путника. Када се заврши, нови аутопут имаће позитиван утицај на комерцијалне и трговинске активности у региону и допринеће регионалном развоју и кохезији ширег подручја Балкана. Главни крак Коридора 10 је Салцбург (Аустрија) – Љубљана (Словенија) – Загреб (Хрватска) – Београд (Србија) – Ниш (Србија) – Скопље (Македонија) – Велес (Македонија) – Солун (Грчка).⁸

Поред главног, на Коридору 10 постоје још четири крака⁹:

- крак А: Грац (Аустрија) – Марибор (Словенија) – Загреб (Хрватска),
- крак Б: Будимпешта (Мађарска) – Нови Сад (Србија) – Београд (Србија),
- крак В: Ниш (Србија) – Димитровград (Србија) – Софија (Бугарска) – Истанбул (Турска) – преко Коридора IV,
- крак Г: Велес (Македонија) – Прилеп (Македонија) – Битољ (Македонија) – Флорина (Грчка) – Игуменица (Грчка).

Већи део трасе Коридора X кроз Србију преклапа се с трасом некадашњег, делимично реализованог, Аутопута братство и јединство, изузетно важног путног правца у бившој СФР Југославији. Када Коридор X кроз Србију буде потпуно изграђен, његова укупна дужина износиће око 850 км: од границе с Хрватском до Бубањ Потока око 130 км, од Хоргоша до Прешева око 580 км и од Ниша до Димитровграда око 85 км.

Стратешки документи ЕУ у области саобраћајне инфраструктуре, како смо већ видели, заснивају се не на 10, већ на 9 коридора. Стога је за Србију изузетно важно питање судбине Коридора X у наредном периоду. Овај путни (друмски и железнички) правац за Србију је од ванредног значаја, али за Европску унију очигледно више није. Један од разлога свакако је вишегодишња међународна изолација Србије (СР Југославије) током 1990-их година. Она је допринела се више користи Коридор IV, који води преко Бугарске и Румуније. На овој траси једина гранична контрола је у Бугарској (на граници с Турском), тако да је возачи радије користе, иако је овај пут дужи око 300 км у односу на Коридор X.

Какве ће последице за Србију, али и уопште у контексту међународних и геополитичких односа, имати ова значајна промена у саобраћајној политици ЕУ остаје да се види.

⁷ Стратегија развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2008. до 2015. године, Влада Републике Србије, Београд, 2007, стр. 6.

⁸ Коридор 10, <http://www.koridor10.rs/sr/koridor-10>.

⁹ Коридор 10, <http://www.koridor10.rs/sr/koridor-10>.

Копнени саобраћај – коридори

У оквиру копненог саобраћаја, важан елемент представљају путеви, а међу њима стратешки и шири значај имају ауто-путеви и тзв. брзи путеви. Они имају и шири значај, дакле не само у оквиру унутрашњег транспорта за Србију, већ и за регион и континент.

Државни путеви IА реда који заправо одговарају профили ауто-пута (ауто-путеви) имају тренутно у Србији укупну дужину од близу 800 км, уз још око 200 км у фази започињања изградње. Према Генералном мастер плану саобраћаја у Србији предвиђено је да сви путеви IА реда буду изграђени у профили ауто-пута. С друге стране профил брзог пута има део Такође, предвиђено је и да поједине деонице путева IV реда у Србији буду надограђене у профил брзог пута. Укупна дужина ауто-путева и брзих путева након изградње свих предвиђених путних праваца била би нешто више од 2.710 километара.

Ауто-путеве одликује сигнализација са зеленом подлогом и белим словима, опште ограничење брзине 130 km/h и постојање зауставне траке. За разлику од ауто-путева, брзе путеве одликује сигнализација с плавом подлогом и белим словима, опште ограничење 100 km/h и непостојање зауставне траке.

Ауто-путева у Србији данас има пет. А1 је ауто-пут који пролази Србијом правцем север-југ, од Хоргоша до Прешева, и његова дужина је око 500 км. То је вероватно и најважнији друмски правац у Србији. Ауто пут А2 је такође стратешки веома важан, јер је планиран од Београда до границе с Црном Гором. Тренутно је у изградњи правац од Београда до Прељине (близу Чачка), који је делимично завршен. Ауто пут А3 је заправо део ауто пута Београд-Загреб, и протеже се кроз Срем до границе са Хрватском на прелазу Батровци. Ауто пут А4 од Ниша води преко Пирота до границе с Бугарском. Најзад, ауто пут А5 који од Прељине код Чачка води до близу Крушевца, тренутно је у плану.

Железнички саобраћај у Србији се већ од свог настанка у 19. веку, убрзано развијао и железничка мрежа проширивала и згушњавала, што је процес настављан у првој половини 20. века. Међутим, у оба светска рата овај вид саобраћаја посебно је настрадао. Током шездесетих и седамдесетих година 20. века у оквиру СФРЈ долази до модернизације железничке мреже, електрификације и повећавања пруга с дуплим колосеком. За Србију је нарочито значајна пруга Београд-Бар. Међутим, данашње стање железница Србије изискује реновирање и модернизацију. Стратешки Коридори у оквиру српске железнице су међународни Коридор 10 који води од Суботице, преко Београда, Ниша за Македонију и крак за Бугарску, укупне дужине око 770 км. У оквиру овог Коридора 10 стратешки чворови су железничке станице Београд, Суботица, Нови Сад и Ниш. Коридор 11 обухвата пругу од Београда до Бара, такође и пругу од Београда до границе с Румунијом. Модернизација пруга у Србији се делом може урадити из средстава зајма који је за ту сврху одобрила Русија. Такође, уколико се Србија активно укључи у кинески коцепт Пут свиле на Балкану, где је стратешки коридор брза пруга Пиреј-Будимпешта, то би такође значајно унапредило Коридоре у оквиру железничког саобраћаја у Србији.

Водни саобраћај

Србија нема излаз на море, али користи за транспорт неколико лука у окружењу, од којих су најважније лука Бар у Црној Гори, а потом и лука Солун. Лука Бар је од традиционалног значаја за Србију, посебно имајући у виду да је Црна Гора била део заједничке државе од 1918. до 2006. Железничка пруга Београд-Бар такође има стратешки значај и у правцу коришћења луке Бар. Поред солунске луке, у окружењу, део терета се транспортује преко румунске луке Констанца, где је, значајан за транспорт Дунав у том правцу. Такође и бугарске луке Бургас и Варна. Као што је већ истакнуто, у новом концепту европске саобраћајне политике румунска лука Констанца требало би да постане главна источна морска капија ЕУ, као излаз на Црно море, а уместо Одесе, којој је првобитно била намењена таква позиција и улога.

Кад је у питању речни и каналски саобраћај, претежно се користе водени путеви у северном делу земље, пре свега Дунав, Сава, Велика Морава, Тиса и др. Северни део земље је равничарски и са нижим побрђима, па су и речни и каналски токови у овом делу земље, погоднији за коришћење, јер се ради углавном о већим рекама, мирног тока, за разлику од дела земље где преовлађују планине и виша побрђа. Око 600 км водених речних токова се користи за саобраћај. Најважније луке на Дунаву су Београд, Нови Сад, Апатин, Панчево, Смедерево, Неготин. Најважније луке на Сави су Београд, Шабац, Сремска Митровица. На Тиси су највеће луке Сента и Бечеј.

Јован Динић, економски географ, наводи да Дунав има најквалитетнији пловини пут у Србији, којим могу да плове бродови носивости до 1350 тона, а низводно од Београда и знатно веће тонаже. Захваљујући изградњи Хидроелектрана Ђердап 1 и 2, знатно су побољшане могућности пловидбе на овом делу Дунава.¹⁰ Пловидба Дунавом, који захваљујући каналу Дунав-Мајна-Рајна, заправо нема ограничења, изузетно је значајна у речном саобраћају Србије. Једино потенцијално ограничење је низак водостај и евентуална појава леда у зимском периоду. Пловидбене могућности Савом су нешто ниже, првенствено због морфологије њеног корита, али су ипак значајне. Слично томе, Тиса има ограничење ниског водостаја током августа и септембра и појаве леда од тридесетак дана зими. Тамиш и Бегеј имају сличне пловидбене прилике и осим каналисаних делова (Тамиш 3 км до Панчева и Бегеј 31 км до Зрењанина), омогућавају пловидбу мањим пловним јединицама.

Уласком Румуније и Бугарске у Европску унију, Дунав је постао „унутрашњи” водени пут Уније. Преко реке Рајне он је повезан каналима са Северним морем, тако да представља директну водену везу између Северног и Црног мора. Пловидба и мултимодални транспорт су могући на дужини од 3.000 км (Ротердам-Констанца), од чега је на Дунаву пловно 2.400 км. О значају Дунава говоре чињенице да у његовом сливу живи око 115 милиона становника и да обухвата простор од око 800 км².

¹⁰ Jovan B. Dinić, *Prirodni potencijal Srbije. Ekonomsko-geografska analiza i ocena*, Ekonomski fakultet, Beograd, 1997, str. 142.

Географски положај и природне карактеристике Србије нуде природне погодности за интензиван водни транспорт, и то захваљујући не само рекама (Дунав, Сава, Тиса), већ и мрежи канала, међу којима се истиче Хидросистем Дунав–Тиса–Дунав (ДТД). Међутим, свој изузетан географски положај и Дунав, односно паневропски „Коридор 7”, Србија до сада није успела да искористи.

Дакле, за пловидбу у Србији може се користити пре свега Дунав (588 км), као и неколико његових притока у Панонској низији. То су Сава (202 км), Тиса (164 км), Тамиш (35 км) и Бегеј (35 км), чему треба додати и око 665 км канала у систему Дунав–Тиса–Дунав. Према Д. Дукићу и Љ. Гавриловић¹¹, од укупне мреже унутрашњих пловних путева у Србији, 1.333 км је пловно за бродове од 1.000 тона носивости, 259 км за бродове до 500 тона носивости, и 28,4 км за бродове до 200 тона, односно укупно 1.620 км.

Ваздушни саобраћај

Ваздушни саобраћај, иако најмлађа грана транспорта, у веома кратком времену преузео је од других грана значајну улогу у укупном саобраћајном систему. Остварио је најдинамичнији развој у односу на те, друге гране саобраћаја због изузетног научнотехнолошког прогреса и примене резултата унапређења перформанси авиона у доменима брзине, дужине долета и товарне способности. У превозу путника, пре свега на дугим релацијама, ваздушни саобраћај је остварио готово потпуну доминацију, док је на средњим и кратким релацијама у сталном успону.

Србија има дугу традицију развоја ваздушног саобраћаја. Она спада у ред земаља које су од самих почетака овог вида саобраћаја биле активно укључене у његов развој и примену у цивилне и војне сврхе.¹² Ипак, последња деценија 20. века била је најтежи период у историји ваздушног саобраћаја Србије. Ембарго међународне заједнице готово у потпуности је зауставио међународни ваздушни саобраћај. После 2000. године, српски ваздушни саобраћај поново је постао део међународног. Србија има шест значајних аеродрома, и то у Београду, Сурчин и Батајницу, аеродроме у Нишу, Ужицу, Краљеву и Приштини. Поред тога има и два хелидрома и више мањих аеродрома.

Од укупног броја аеродрома (16 асфалтираних, 23 неасфалтираних), само 5 је уврштено на листу аеродрома с IATA кодом (Међународна асоцијација за ваздушни превоз – International Air Transport Association – IATA Airport Code). То су међународни аеродроми: аеродром „Никола Тесла“ Београд, аеродром „Батајница“ Београд (војни аеродром), аеродром „Константин Велики“ Ниш, аеродром „Поникве“ Ужице (војни аеродром) и аеродром „Слатина“ Приштина. Аеродром у Приштини је од 1999. у надлежности Привремене административне мисије Уједињених нација на Косову (United Nations Interim Administration Mission in Kosovo – UNMIK) и НАТО снага.

¹¹ Љиљана Гавриловић и Душан Дукић, *Реке Србије*, Завод за уџбенике и наставна средства, Београд, 2002.

¹² 1927. године основано је Друштво за ваздушни саобраћај Аеропут, што представља почетак цивилног саобраћаја у Србији.

Кинески савремени стратешки „Пут свиле” и Балкан

Велики пут Свиле је највећа светска трговинска комуникација на Евроазијском континенту у старом свету и у средњем веку. Пут свиле обезбеђивао је не само трговинску, информациону и културну размену, већ је био и гарант мира на границама евроазијских цивилизација.

Пут свиле је рута којом су у давно доба путовали каравани с Блиског до Далеког истока копном, морем и рекама, а почео је да се користи око 100. године пре нове ере за време кинеског Цара Вуа. На подручју Кине био је дуг око 6.000 километара и надовезивао се на Персијски Краљевски пут, који је почињао од данашњег иранског града Ектабана, на северозападу Ирана и водио је до Смирне (данашњи Измир) у Турској. У наставку се анализира нови кинески пут свиле с геополитичког аспекта, који поред политичке и геоекономске обухвата и саобраћајну, као и еколошку димензију.

Нови пут свиле представља обнављање овог пута у новим условима, на размеђу векова и миленијума. Неколико кључних момената и пројеката будило је велике наде у ово обнављање¹³, али оне до сада нису оправдане.

Реализацији овог пројекта у прилог иду значајни геополитички моменти. Након више векова северни Атлантиски океан полако препушта водеће место мегарегији северног Пацифика у области економије, са средиштем на Далеком истоку и посебно Кини. Кина „Новим путем свиле” успоставља директну везу, саобраћајну али и геоекономску, с Европом, укључујући и важну област Подунавља. У том смислу и Србија добија додатну шансу за развој односа с Кином, за повезивање земаља региона, и за сопствени развој, нарочито имајући у виду Дунавски пут, путне коридоре који пролазе преко њене територије, као и пројект брзе железнице Пиреј–Будимпешта. Чињеница да је Србија војно неутрална и да није чланица Европске уније у овом погледу добија на значају, јер је Кина по броју становника прва, а по величини територије трећа у свету и сматра се једном од сила у успону.

Управо нови кинески пут свиле иде у наведеном правцу, где смо констатовали константан рад америчког геополитичког притиска и где је Кина извесно рањивија него с источног правца. Нови кинески пут свиле ће у сваком случају ојачати кинеску позицију на овом правцу и на тај начин унапредити њену безбедност и геополитичку виталност, а с друге стране проширити везе и утицај с Европом, али и околним просторима (Блиски и Средњи исток, Средња Азија, Северна и Североисточна Африка).

Суштина новог кинеског пута свиле би била у саобраћајном, али и геоекономском повезивању Кине с Европом, имајући у виду и важност овог тржишта за кинеске производе. Продор Кине на европско тржиште, пре свега ЕУ, изузетно је важан фактор, а управо у том правцу Балкан може имати велики значај. Поред тога, у саобраћајном, потом и у геоекономском, и у извесној мери и геополитичком смислу значај за кинески пут свиле има и Блиски исток и Средња Азија, па и Средњи исток. Отуда пријем Индије и Пакистана у пуно чланство у Шангајску организацију за сарадњу 2015, потом извесно приближавање и Ирана

¹³ Видети: Владимир Александрович Дергачёв, *Международные экономические отношения*, ЮНИТИ-ДАНА, Москва, 2005, поглавље 15.

пуном чланству, као и укупна сарадња коју имају Русија, Кина и Иран у вези сукоба у Сирији, показује правце геополитичког деловања ових сила на простору Евроазије.

На Балкану, за Кину је од изванредног значаја изградња брзе железнице у правцу Пиреј–Будимпешта, где Србија добија на важности. Односи Кине и ЕУ се могу посматрати као мање конфликтне, у односу на релације Пекинга и Вашингтона. По професору Благоју Бабићу, у питању су пре свега геоекономске релације, које су мање конфликтне него оне геополитичке. Привредни односи земаља ЕУ и Кине су у сталном узлазу, још од краја седамдесетих година. Земље ЕУ учествују са преко 20 % укупног кинеског извоза протеклих година, и са близу 13 % увоза. Најважнији спољнотрговински партнер од земаља ЕУ са Кином је Немачка, а значајно мањи промет имају Холандија, Британија, Француска, Италија.¹⁴ Политички односи ЕУ и Кине нису били превише конфликтни, иако Унија са извесном дистанцом углавном прати главне постулате политике САД према Пекингу, нарочито у случају када је 2008. постављано питање Тибета. Тада је дошло до захлађена билатералних односа ЕУ и Кине, али су ти неспоразуми превазиђени, највише услед значаја који међусобно оба субјекта имају у својим економским односима. Посебно значајан фактор у међусобним односима, у политичкој равни ЕУ и Кине, јесте доследност Брисела да третира Тајван у сваком случају као интегрални део јединствене Кине, што није увек случај са званичним Вашингтоном.¹⁵ ЕУ нема значајније политичке интересе на Далеком истоку. Такође и Кина и ЕУ теже извесном омеђавању хегемоније САД на глобалној равни, за шта је реално, куди камо више заинтересован Пекинг, али и ЕУ, а још више њене водеће земље, које теже том циљу. И Кина и ЕУ имају јаких интереса за развој својих економских односа. ЕУ није задовољна својом позицијом „економског цина и политичког патуљка”, док Пекинг на сваки начин тежи развијању односа са свим великим силама, где би се и на тај начин додатно омеђивала америчка глобална моћ и убрзао прелазак светског поретка ка мултиполаризму. Оба субјекта већ дуже времена усавршавају своје међусобне односе дајући им све већи институционални значај билатералне сарадње.

Када је у питању спољнотрговински биланс Србије и Кине он је приближно два пута по обиму мањи него српско-руски, с тим да је паритет негативног биланса ту изражен готово максимално за Србију, имајући у виду готово безначајан српски извоз у ову велику економску силу.¹⁶ У структури српског увоза из Кине доминира електроника, разне машине, одећа.¹⁷

¹⁴ Благоје Бабић, *Односи Кине и ЕУ: геоекономска осовина у развоју, Међународни проблеми*, Београд, 2010, број 3, стр. 438-439.

¹⁵ Благоје Бабић, *Односи Кине и ЕУ: геоекономска осовина у развоју, Међународни проблеми*, Београд, 2010, број 3, стр. 456.

¹⁶ Извоз Србије у Кину је 2017. износио само 62,0 милиона \$ (и поред готово троструког повећања у односу на 2016, односно 2015. годину), а исте године је увезено из ње за скоро 1,8 милијарди \$, или преко двадесет пута више), односно за око 10% више него претходне године, а сличан пораст увоза бележен је и ранијих неколико година). (Видети: <http://www.pks.rs/MSaradnja.aspx?id=73&p=1&pp=2&>). Кина спада међу важне земље одакле Србија увози, с уделом у 2011. од око 8% српског увоза. Русија је прва земља спољнотрговински партнер Србије, њено учешће у српском увозу је 13%. Земље ЕУ заједно најважнији су спољнотрговински

Кина више него друге силе даје акценат на остварењу свог националног интереса у сопственом региону Далеког истока и околних регија, али са порастом, њене моћи расте и њена заинтересованост и утицај и на друге светске регије. Кина, која начелно има позитиван став према Србији, своју шансу види у економском, па и политичком продору и на Блиски исток, Југоисточну Европу, па и Европу у целини. На том прелазу, Србија може бити значајна, као потенцијални плацдарм за политичко „извиђање” у Европи, односно као једна од ретких земаља која већ није у НАТО или неком другом војном савезу, што би практично искључило могућност логистике и за кинеске потребе. Овоме би могла знатно допринети и чињеница о све ужој сарадњи Русије и Кине, посебно преко ШОС, потом БРИКС, где се српски фактор третира као дугорочно пријатељски с Русијом, и може се додатно чинити повољним за успостављање ближе сарадње и с Кином. У порасту економског значаја Кине и њеним огромним потребама, Србија може наћи свој простор за трговинску и привредну сарадњу, где би се могле очекивати и значајне кинеске инвестиције, посебно у случају да званични Београд продуби политичку сарадњу са Пекингом. У том случају српска војна и политичка неутралност била би додатан подстицај да баш Кина продуби вишедимензионалну сарадњу са Србијом.¹⁸

Концепт Јужни ток као потенцијални стратешки коридор ценовода и пратеће инфраструктуре

Русија је с око 46.000 милијарди кубних метара гаса и 87 милијарди барела нафте највећи извор фосилне енергије у свету. Преко свог енергетског цено Гаспрома она покрива 18% светских потреба за земним гасом. Зависност Европе, наравно, много је већа: балтичке земље, Финска и Бугарска добијају између 98 и 100% земног гаса из Русије, Словачка и Чешка између 80 и 88%, Пољска и Мађарска око 60%, Италија и Немачка 35% и Аустрија око 42%. Гас не увозе само Холандија, Данска и Норвешка, а Велика Британија, Шпанија и Португал снабдевају се увозом из других извора.¹⁹

Руски земни гас у Европу је допреман следећим гасоводима: Дружба, изграђен крајем 1960-их, који иде преко Украјине и Словачке до Баумгартена у Источној Аустрији; Јамал – Европа, пуштен у експлоатацију 1999, који пролази по територијама Русије, Белорусије, Пољске и Немачке, и Северни ток, чија је изградња завршена 2011, и који пролази од руске луке Выборг по дну Балтичког мора до немачког Брајтсвалда. Енергетске потребе Европе, али и одређени економски и политички разлози, довели су до покушаја да се њено снабдевање

партнер Србије, и у српском увозу и у извозу учествују са око 55% у последњих неколико година. <http://217.24.23.17/Privrednasaradnjainostranstvom/tabid/2324/language/sr-Latn-CS/Default.aspx>

¹⁷ Јасмина Црномарковић, Спољнотрговинска робна размена Србије 1989-2009., Трендови, септембар 2010, стр. 13, такође <http://www.pks.rs/MSaradnja.aspx?id=73&p=1&pp=2&>

¹⁸ У другој половини јуна 2016. након 30 година у Београд је дошао кинески председник . Си Ђинпинг је том приликом обишао смедеревску железару коју је купила кинеска компанија Хестил, открио споменику Конфучију и положио камен темељац кинеског културног центра.

¹⁹ Hanes Hofbauer, *Slika neprijatelja – Rusija: istorija jedne demonizacije*, Albatros plus, Beograd, 2017, стр. 350.

диверсификује. Досадашњи покушаји у том правцу нису били успешни. Један се односи на планирану изградњу гасовода од Либије до Италије, што је спречено војним нападом на Либију. Други покушај за Србију је много интересантнији и важнији. Односи се на план да се изгради гасовод с југа Русије преко Црног мора до Бугарске, а затим даље, преко Србије и Мађарске, до Баумгартена, где постоје огромна подземна складишта гаса. Овај гасовод, познат као Јужни ток, онемогућен је од стране Бугарске, наравно под притиском САД.

Концепт Јужни ток је привремено замрзнут. Ипак због ширих економских, безбедносних и других интереса како саме Русије да извози своје ресурсе и производе, тако и земаља Југоисточне и Средње Европе да имају несметан и континуиран прилив енергената и у исто време да их добијају на јефтинији начин, његове перспективе нису до краја онемогућене.

У сложеним геополитичким играма САД су, тако, и кроз украјинску кризу отвориле пандорину кутију радикализације капацитета неслућених размера. У таквим условима енергетска политика Москви остаје као моћно оружје, с једне стране у реализацији економских фактора интереса, а с друге стране, због свог огромног значаја, и моћно политичко и геополитичко оруђе у савременом свету, који све више поприма мултиполарни карактер, и где сама Русија ојачава своју позицију светске силе.

Балкан који је историјски био простор руског утицаја, посебно на оне народе и земље византијског културног обрасца има важно место и у енергетској политици Русије, нарочито везано за могућност остварења неких од варијанти пројекта Јужни ток.²⁰ Систем цевовода Дружба направљен још у совјетско време и који је био окренут пре свега средњој и западној Европи, за Балкан је имао само изведене и маргиналне линије повезивања попут рецимо крака који Србију повезује с Мађарском. Мађарска је као земља СЕВ имала ту привилегију да има директан систем цевоводног повезивања Дружбе који долази преко Украјине. У том смислу, изградња неке од варијанти Јужног тока за земље Балкана имала би директну могућност повезивања с руским и енергентима постсовјетског простора и вишеструке добитке који из тога произилазе: несметан доток енергената што није сигурно посебно преко територије Украјине од како се развила украјинска криза; јефтиније енергенте него досадашњом трасом; алтернативни правац, односно уместо једног досадашњег постојала би два система цевовода до Србије и балканских земаља; добијање могућности да се у геоекономском и геополитичком систему постане од објекта и субјект, пошто ће део трасе ићи и преко територије балканских земаља укључујући и Србију; додатан економски мотив у виду добијања такси од транспорта енергеата; веома важан геополитички добитак у виду појачавања утицаја Русије у региону, као најнаклоњеније од великих сила. Томе треба додати и могућност повећавања могућности повезивања путем овог система цевовода српских земаља, где главна артерија тока иде кроз Србију, а краци ка Републици Српској, Косову (географски посматрано са севера на југ, дакле прво ка и преко северног српског дела Косова) и вероватно Црној Гори. Садашње одлагање

²⁰ О геополитици савременог Балкана, од новијих научних монографија издвајамо Душан Пророковић, *Геополитика Србије*, Службени гласник, Геополитика, Београд, 2012; Драган Петровић, *Геополитика Балкана*, Институт за међународну политику и привреду, Београд, 2014.

на неодређено време, и чак стављање по страни пројекта Јужни ток, само је привремена реакција на укупно погоршавање односа између Русије и западних земаља због кризе у Украјини. С друге стране дуплирање Плавог тока²¹, - „Турски ток“ и његово довођење до Грчке, представља нови важан моменат у реализацији алтернативног правца цевовода, нешто попут Јужног тока 2, с тиме да и прва замишљена траса преко Бугарске може да опстане да егзистира макар као допунска и паралелна подваријанта.

У вези с потенцијалном изградњом неке од варијанти цевовода који би Балкан и Југоисток Европе (а затим и даље ка централној и чак западној Европи) као кориснике енергената, повезивао с Русијом и постсовјетским простором као изворима енергената, веома је важно да сагледамо потенцијалне трасе. Такође веома важно је да сагледамо постојеће кризе, нарочито оне које су недавно засноване и извршимо могућу перцепцију даљих збивања. Дакле, обелодањено је децембра 2014. с руске стране, да се због компликација на које реализација Јужног тока наилази у пракси у односу на ЕУ администрацију, и конкретно актуелно политичко руководство Бугарске, до даљњег одустаје од замишљеног концепта овог великог енергетског пројекта. С друге стране, обелодањено је да је постигнут споразум о проширењу постојећег цевовода Плави ток од Русије према Турској, односно да ће он дуплирати свој капацитет, па га у јавности називају и Турски ток. У исто време он ће бити продужен до Грчке, што је врло важна компонента у даљој могућности његовог продужавања преко Македоније, и даље за Србију, што би довело до шансе реализације неке врсте Јужног тока 2.

Закључна разматрања

Положај Србије у односу на европске (и светске) транспортне коридоре у току последњих неколико година приметно је ослабљен. Фактичком елиминацијом коридора 10 из европске агенде, као и обустављањем Јужног тока и проблемима око обнављања Пута свиле, Србија је очигледно бар привремено удаљена од главних транспортних коридора и токова у Европи. Изградња коридора 11, који се није ни налазио на европској мапи коридора, као и најављеног аутопута Тирана – Ниш, по свој прилици биће само слаба суспитуција за (привремено или трајно) изгубљене позиције. Последице ће бити и економске, али наравно и геополитичке.

У том смислу, оправдано је поставити питање: шта је у овим околностима привремено а шта трајно. У покушају одговора на овакво питање најпре треба рећи да сматрамо да ће Нови пут свиле, без обзира на тешкоће, бити успешно реализован. Стога, као отворен можемо истаћи други проблем, проблем реализације Јужног тока, или неког гасовода који би њега у будућности заменио.

Украјинска криза с њеним неизвесним завршетком, грчка финансијска криза, али и геополитичко окретање, Орбанова власт у Мађарској, кризна жаришта у Македонији, питање Косова и Метохије, као и низ других отворених питања на Балкану стављају у нови фокус заплета руску геополитику, посебно питање

²¹ Плави ток је гасовод који повезује Русију и Турску преко Црног мора. Пуштен је у експлоатацију 2002. Његова укупна дужина је 1.213 км, а пуни капацитет 16 млрд м³ гаса годишње. У октобру 2014. године донета је одлука о повећању капацитета гасовода до 19 млрд м³ гаса годишње.

енергетске стратегије. С једне стране, Русија располаже моћним оружјем утицаја по питању енергената, с друге стране, ово питање нема само економски, већ и шири општегеополитички елемент и значај, што све заједно усложњава руску енергетску политику.

Русија је, с једне стране, у својој енергетској политици у Европи окренута проширењу система цевовода према Немачкој и северном и централном делу континента, пре свега путем проширења капацитета Северног тока. Када је у питању трећи и четврти крак Северног тока, они ће бити грађени акционарским уговором вредним око 10 милијарди евра.²² У том смислу Србија се налази пред геополитичким изазовом како да се постави по питању енергетске политике. Русија све више схвата важност дуплирања Плавот тока, односно како га неки називају – „Турски ток”, нарочито преко територије Грчке. Док раније Русија није показивала заинтересованост да учествује у финансирању транше преко Грчке, имајући у виду економску ситуацију ове земље, у последње време Русија показује интерес да се ипак уложи средства за изградњу транше преко грчке територије.²³ У Санкт Петербургу је 2015. потписан споразум између Грчке и Русије о изградњи преко грчке територије трасе тзв. Турског тока, где су своје потписе ставили министри енергетике две земље Новак и Лафазанис. Поред тога, Бугарска је истакла у разговорима с руским представницима да је спремна да се на њеној територији изгради хаб, центар за дистрибуцију гаса, што је већ договорено да буде у оквиру „Турског тока” изграђено на грчкој територији.

У сваком случају постаје јасно да се изградњом „Турског тока” преко територије Турске и Грчке, отвара могућност његовог продужења у неком облику Јужног тока 2, хипотетички кроз територију Македоније, што се за сада чини најреалнијом потенцијалном рутом, али (или) и преко територије Бугарске. Бугарска би била интересантна делом због већ понуђене могућности изградње хаба, што није далеко од прихватања изградње читаве руте преко њене територије, или пак само једног крака и с постојећом владом, да не говоримо о повећавању притиска од стране опозиције и на саму постојећу владу да се због изградње Турског тока, реактивира нека од варијанти Јужног тока и преко територије Бугарске, за шта ова земља има огромног економског па и геополитичког интереса. Најзад постоји независно од ових варијанти и хипотетичка могућност да се, када већ „Турски ток” дође у Грчку, одатле један крак продужи и испод Јонског мора за Италију. Суштина је дакле да се реализацијом „Турског тока” до Грчке, укључив улазак на територију ове земље, где је Русија показала спремност улагања око две милијарде евра помоћи Грчкој за њену деоницу пројекта, отвара могућност реализације Јужног тока 2, назовимо га тако, где су у првом плану Македонија, затим српски простори, а индиректно остаје у игри и Бугарска.

²² Геворг Мирзаян, Ультиматум Европе: Россия закрывает Украину, Эксперт, 15 января 2015, <http://expert.ru/2015/01/15/mezhdu-turtsiej-i-ukrainoj/>

²³ Геворг Мирзаян, Ультиматум Европе: Россия закрывает Украину, Эксперт, 15 января 2015, <http://expert.ru/2015/06/17/potok-nachnetsya-v-iyule/>

Литература

1. Буквић, Рајко; Драган Алексић, Југослав Аничич, Марко Лакета, Јована Тодорић, Небојша Закић, Дарко Вуковић, Далибор Милетић, Светлана Вукотић, Драган Вукмировић, Јованка Вукмировић, Александра Мајдаревић. Национална економија, у: *Географија Србије*, Географски институт «Јован Цвијић» САНУ, Београд, 2017, стр. 615–751. ISBN 978-86-80029-70-2
2. Гавриловић, Љиљана и Душан Дукић. *Реке Србије*, Завод за уџбенике и наставна средства, Београд, 2002. ISBN 86-17-06873-6
3. Дергачёв, Владимир Александрович. «Европейские транспортные коридоры». Нацистский проект, <http://dergachev.ru/Russian-encyclopedia/06/29.html>. (Датум приступа: 8. септембар 2018.)
4. Дергачёв, Владимир Александрович. Европейские транспортные коридоры. Прощание с эпохой чрезмерного романтизма, 21.05.2015, http://dergachev.ru/geop_events/210515-02.html. (Датум приступа: 9. септембар 2018.)
5. Дергачёв, Владимир Александрович. *Международные экономические отношения*, ЮНИТИ-ДАНА, Москва, 2005. ISBN 5-238-00863-5
6. Коридор 10, <http://www.koridor10.rs/sr/koridor-10>. (Датум приступа: 12. септембар 2018.)
7. Мирзаян, Геворг. Ультиматум Европе: Россия закрывает Украину, Эксперт, 15 января 2015, <http://expert.ru/2015/01/15/mezhdu-turtsiej-i-ukrainoj/>
8. Петровић, Драган. *Геополитика Балкана*, Институт за међународну политику и привреду, Београд, 2014. ISBN 978-86-7067-202-4
9. Пророковић, Душан. *Геополитика Србије*, Службени гласник, Геополитика, Београд, 2012. ISBN 978-86-519-1463-1
10. *Стратегија развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2008. до 2015. године*, Влада Републике Србије, Београд, 2007.
11. Црномарковић, Јасмина. Спољнотрговинска робна размена Србије 1989–2009., *Трендови*, септембар 2010, стр. i–xviii.
12. Babić, Blagoje, Odnosi Kine i EU: geoekonomska osovina u razvoju, *Međunarodni problemi*, Beograd, 2010, broj 3, str. 418–462.
13. Dinić, Jovan B. *Prirodni potencijal Srbije. Ekonomsko-geografska analiza i ocena*, Ekonomski fakultet, Beograd, 1997. ISBN 86-403-0207-3
14. Hofbauer, Hanes. *Slika neprijatelja – Rusija: istorija jedne demonizacije*, Albatros plus, Beograd, 2017. ISBN 978-86-6081-243-0
15. <http://www.pks.rs/MSaradnja.aspx?id=73&p=1&pp=2&>
16. Mitrović, Svetlana; Nevenka Petrović, Jelena Lazić. Uloga saobraćajne infrastrukture u procesu razvoja Jugoistočne Evrope - slučaj SCG, *Industrija*, 32, 2004, 4, str. 19–36.
17. Trans-European Transport Network, https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en (Датум приступа: 12. септембар 2018.)